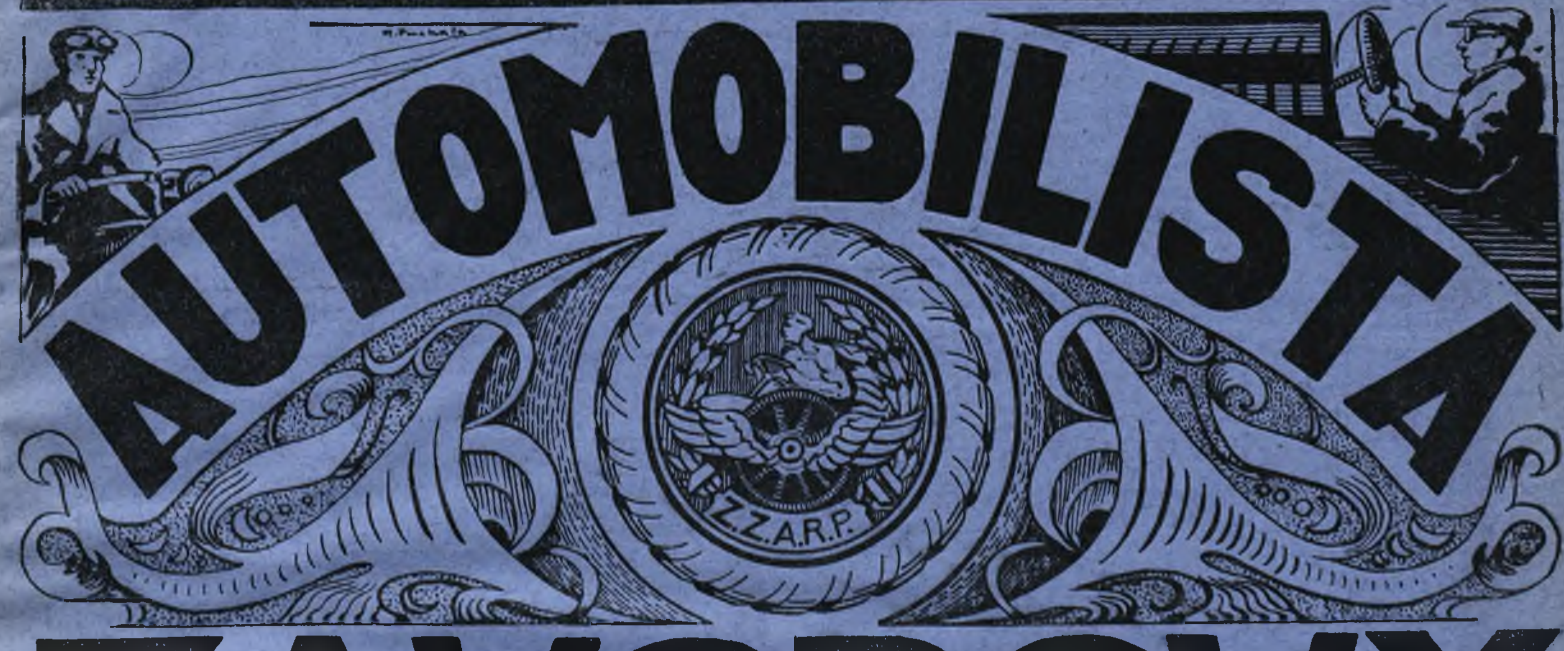
Jahrgang 1.

Preis einschl. Zustellung 40 gr.

Januar 1929

Deutsche Ausgabe

Nr. 1



ZAWODOWY

Organ Związku Zawod. Automobilistów R. P.

Geschäftsstelle und Redaktion: KATOWICE, ul. Marjacka 3 I. — Telefon 1620

Wydawca Związek Zawod. Automobilistów Rzeczpl. Polskiej — Redaktor odpow. Al. Adamczyk, Katowice.
Drukiem „Gazety Robotniczej“ w Katowicach.

Zum Neuen Jahr!

Die Hoffnung auf ein besseres Morgen, bessere Lebensbedingungen, diese Gedanken erfüllen jeden von uns zum neuen Jahr. Die selben Gedanken bewegen auch die Berufsorganisationen, welche die Interessen ihrer Mitglieder zu wahren haben.

25.000 Chauffeure vereinigt in einem Beruf unter einer gemeinsamen Fahne der Berufsorganisation, das ist ein Faktor der imstande ist, sich seine Rechte zu erkämpfen.

Trotz dieser wichtigen Aufgaben haben viele Kraftwagenführer bisher noch nicht verstanden, dass nur Einigkeit zum Ziele führen kann. Deshalb muss sich jeder Chauffeur im eigensten Interesse in den Berufsverband eintragen lassen, denn das Fehlen der Zusammengehörigkeit ist das grösseste Hindernis im Erreichen unserer Forderungen.

Das Hauptorgan, dessen erste Nummer eben erschienen ist, ist der beste Beweis, dass die Berufskraft-Fahrer sich zu organisieren verstehen, wobei dieses Blatt im Kampfe um unser Recht uns gute Dienste leisten wird. Dieses Blatt soll das Sprachrohr aller Berufs-Automobilisten von ganz Polen sein.

Indem wir allen Berufskollegen für das kommende Jahr die besten Glückwünsche ausdrsčken, wenden wir uns an Euch, dass ihr alle geschlossen zu Eurer Berufsorganisation steht, uns moralisch u. materiell unterstützt und sämtliche Berufsbeschwerden in diesem Blatte veröffentlicht.

Wir hoffen, dass unser neues Organ mit Hilfe aller Berufs-Automobilisten sich gut entwickelnhwird, damit unsesre gemeinsame Ziele und Forderungen erfüllt werden können. Das Losungswort des neuen Jahres soll die Propaganda unserer Berufsvereinigung sein, damit alle Berufs-Automobilisten in unseren Reihen eintreten gemäss des Lebensgrundsatzes:

Einigkeit macht stark!

Der Hauptvorstand des Zw. Zaw. Automobilistów

1919—1929

Am 17. Januar d. J. jährt sich zum zehnten Male der Tag, an dem die Chauffeure von Oberschlesien zum ersten Male nach dem Kriege wieder zusammentraten, um sich in einer Organisation zusammenzuschliessen. Der Besuch dieser Versammlung war sehr stark und zeugte von dem grossen Interesse und Verständnis, dass die Kollegen dieser Sache entgegenbrachten. Vor dem Kriege bestand zwar schon ein Verein der Chauffeure, der jedoch nur lokale Bedeutung hatte. In der richtigen Erkenntnis, dass nur eine grosse Landesorganisation die Interessen des Berufes richtig vertreten kann (Einfluss auf die Gesetzgebung, etc.), beschlossen die Kollegen den bereits bestehenden Transportarbeiterverband, nachherigen Verkehrsbund, beizutreten. Die Organisation entwickelte sich verhältnismässig gut, litt jedoch andauernd an den Mangel eines Fachsekräters, da der vorhandene die Spezialinteressen des Kraftfahrberufes trotz besten Willens nich ismmer so vertreten konnte, wie das mitunter nötig war. Die Geschäfte des Sekretärs wurden von einer Person für alle Berufe, die in diesem Verbande zusammengeschlossen waren, wie Kraftfahrer, Strassen bahner, Transportarbeiter u. s. w., versehen.

Da sich der Automobilismus immer weiter entwickelte und die Sektion der Kraftfahrer immer stärker wurrde, wurde im April des Jahres 1924 eine ausserordentliche Generalversammlung einberufen, auf welcher beschlossen wurde, sich vom Verkehrsbund loszulösen und für Oberschlesien eine autonome reine Fachorganisation zu gründen, welche den Namen Związek Szoferów na Woj. Sl., geführt hat. Mitbestimmend war dabei die Abtrennung des heutigen Poln. Oberschlesien von Deutschland, da die Kollegen der ganz richtigen Ansicht waren, dass sie sich als Berufsorganisation nur der zuständigen Landeszentrale anzuschliessen hätten. Von national-polnischer Seite wurde zwar der Versuch unternommen, die Bewegung ins nationalistische Fahrwasser zu leiten, was aber, ebenso wie ähnliche Versuche vorher von deutscher Seite, dank der Geschlossenheit der Kollegen vollkommen misslungen ist.

Dass diese Taktik die einzig richtige war, beweist die Tatsache, dass sich heute in unseren Reihen sämtliche Kollegen ohne Unterschied der Nationalität befinden. Wir sind auch unseres Wissens nach der einzige Beruf auf diesem schwierigen Terain, wie es Oberschlesien darstellt, der in einem einzigen Verbande zusammengeschlossen ist. Dank dieser Solidarität ist es uns möglich geworden ein eigenes Sekretariat, welches durch einen Kollegen aus unserem Fach geführt wird, zu erhalten.

Nach Gründung der lokal-oberschlesischen Organisation waren die Kollegen bemüht, sich mit den

anderen Kollegen von Polen zusammenzuschliessen. Da ein Zentralverband der Kraftfahrer in Polen nicht bestand, beriefen die Kattowitzer Kollegen noch in demselben Jahre nach Katowice eine allgemeine Landeskonferenz zusammen, wobei an sämtliche in Polen bestehende Verbände und Kraftfahrvereinigungen Einladungen ergangen sind. Unter Mitbeteiligung einer grossen Anzahl von Delegierten wurde auf dieser Konferenz grundsätzlich die Bildung einer allgemeinen Landesorganisation der Kraftfahrer in Polen beschlossen. Nach Abhaltung einer zweiten Konferenz, welche in Posen stattfand, und nach Ausarbeitung der Statuten wurde auf der Tagung vom 1., 2. und 3. Mai 1926 in Warszawa der Związek Zawodowy Automobilistó mit der Zentrale in Warszawa gegründet, welchem alle bestehenden Kraftfahrerorganisationen mit Ausnahme einer kleinen Splittergruppe, beigetreten sind. Der gewählte Hauptvorstand, dem auch Kollegen aus Oberschlesien angehörten, stellte sich gleich danach beim zuständigen Ministerium persönlich vor und begann seine Arbeit.

Wie in jeder Organisation, so war auch in unserer ein zeitweises Abflauen, welches jedoch wieder durch doppelte Aufwärtsbewegung ausgewetzt wurde, zu verzeichnen gewesen.

Im grossen ganzen können wir oberschlesische Chauffeure in betreffs Organisation auf die verflossenen 10 Jahre zufrieden zurückblicken, trotzdem noch ein grosser Teil der Kollegen noch nicht in unseren Reihen steht. Diesen Umstand ist es auch zuzuschreiben, dass wir für unsere Kollegen nicht mehr erreichen konnten. Es ist Pflicht eines jeden einzelnen Kollegen dafür zu sorgen, dass auch der letzte Berufskollege Mitglied des Związek Zawodowy Automobilistów wird.

Viele der Kollegen, die im Januar 1919 die Gründungsversammlung mitgemacht haben, sind heute nicht mehr unter den Lebenden. Ehre ihrem Andenken. Ein grosser Teil ist verzogen und geht heute an einem anderen Orte seinem Berufe nach. Einzelne haben den Chauffeurberuf, der gewiss ein sehr verantwortungsvoller und kein leichter Beruf ist, an den Nagel gehängt und verdienen ihr Brot auf andere Weise. Eine ganze Anzahl von Kollegen jedoch ist noch heute Mitglied unseres Verbandes und hat die ganzen langen Jahre treu zur Fahne des Verbandes gestanden. Im Namen des Bezirksvorstandes sowie aller Verbandskollegen spreche ich diesen Kollegen unseren Dank aus und hoffe, dass sie uns auch weiterhin treu bleiben und mit uns zusammen arbeiten werden, treu der Devise: „Einer für Alle und Alle für Einen.“ Al. Adamczyk.

Internationales Programm über die Forderungen der Berufswagenlenker

An die Berufskraftfahrer aller Länder

Die Entwicklung des Kraftwagenverkehrs hat im Leben der Völker solche Formen angenommen, dass in absehbarer Zeit mit einer Ueberflügelung der übrigen Verkehrsmittel zu Lande durch den Kraftwagen zu rechnen ist. Obwohl diese Entwicklung in einigen Ländern durch die infolge des Krieges geschaffenen wirtschaftlichen Verhältnisse vorübergehend aufgehalten werden konnte, wird das neue Verkehrsmittel zweifelsohne seinen Siegeszug fortsetzen.

Das verhältnismässig noch junge Automobilgewerbe bietet vielen eine neue Existenzmöglichkeit. Grosse Gruppen von Arbeitnehmern haben sich dem neuen Gewerbezweig zugewandt in der Hoffnung, darin entweder sofort oder in der Zukunft eine sichere Existenz zu finden. Diese Hoffnung wird aber zu Schanden, denn nur durch gewerkschaftlichen Zusammenschluss können für die Berufskraftfahrer anständige Lebensbedingungen erreicht werden.

Vielleicht werdet Ihr fragen, weshalb sich die I. T. F. Euer Angelegenheiten wohl annimmt? Die Antwort lautet: Ganz abgesehen davon, dass die wirtschaftlichen Verhältnisse des einen Landes einen gewissen Einfluss auf andere Länder ausüben, lässt sich feststellen, dass Eure Arbeitsverhältnisse mit den Verkehrsfragen, insbesondere aber mit der Verkehrssicherheit zusammenhängen, welche teilweise durch ein internationales Abkommen geregelt wurden. Diesem Abkommen sind fast alle Länder beigetreten. Es stammt aus einer Zeit, als das Auto nur dem Tourismus diente. Aufgabe der Kraftfahrergewerkschaften muss es sein, dieses Abkommen im Interesse der Berufskraftfahrer den neu geschaffenen Verhältnissen anzupassen.

Die internationale Zusammenarbeit der Kraftfahrer kann nur durch die Internationale Transportarbeiter-Föderation erfolgen. Auf den Konferenzen, wo die Regierungen über den Strassenverkehr im allgemeinen und den Autoverkehr im besonderen Beschlüsse fassen, müssen auch die Berufskraftfahrer gehört werden.

Der Einfluss Eurer Sachwalter auf solchen Konferenzen wird umso grösser sein, je mehr Berufskraftfahrer sich organisiert haben. Wenn Ihr also wollt, dass nachstehendes Programm in die Tat umgesetzt werde, dann ist es Eure Pflicht, Euch restlos den Organisationen anzuschliessen!

Dass die I. T. F. für die Kraftfahrerinteressen ein wachsames Auge hat, zeigt die Einsetzung eines Beirates der Kraftfahrer, der sich aus Kollegen verschiedener Länder zusammensetzt. Dieser Beirat trat am 19. und 20. Dezember 1927 in Amsterdam zusammen und fasste eine Entschliessung, wonach die der I. T. F. angeschlossenen Organisationen der Kraftfahrer verpflichtet sind, den in ihrem Lande zum vorübergehenden Aufenthalt befindlichen Mitglieder einer der I. T. F. angeschlossenen Organisa-

tion Rat und werktätige Hilfe, Rechtsschutz und Unterstützung im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen nach den in ihren Satzungen festgesetzten Grundsätzen in dem selben Ausmass wie den Mitgliedern der eigenen Organisation angedeihen zu lassen. — Ihr könnt demnach selbst feststellen, dass der internationale Gedanke bei uns lebendig ist. Mehr als 100 000 Kraftfahrer aus 19 Ländern arbeiten heute in der I. T. F. zusammen.

Wir bringen Euch hiermit unser Programm zur Kenntnis und geben der Hoffnung Ausdruck, dass Ihr einsehen werdet, dass es nur durch den Ausbau und die Verstärkung der der I. T. F. angeschlossenen Organisationen verwirklicht werden kann.

Das Sekretariat der Internationalen Transportarbeiter-Föderation.

Amsterdam, Januar 1928.

—o—

PROGRAMM

über die Forderungen der Berufskraftwagenlenker.

——o——

In allen Ländern ist bei der Schaffung von Arbeiterschutzgesetzen und (oder) beim Abschluss von Arbeitsverträgen für Berufskraftfahrer die Verwirklichung von Mindestforderungen über nachfolgende Punkte anzustreben:

A. Soziale und berufliche Angelegenheiten.

I. Oeffentlich-rechtliche Angelegenheiten in bezug auf das Dienst- und Arbeitsverhältnis.

1. a) Achtstundentag bezw. 48-Stundenwoche,
   b) Höchstzulässige Ueberstundenleistung pro Tag und pro Woche,
   c) Vergütung der Ueberstunden,
   d) Urlaub unter Fortzahlung des Lohnes,
   e) Angemessene Ruhepausen,
   f) Wöchentliche Ruhezeit,
   g) Anstellungs- und Entlassungsbedingungen,
   h) Fortzahlung des Lohnes bei Verhinderung zur Leistung des Dienstes infolge Krankheit, behördlicher Massnahmen u. s. w.,
   i) Anwendung der für die Arbeiter der Industrie geltenden Sozialgesetzgebung auf die Berufskraftfahrer,
   k) Schutzmittel gegen die Einwirkung der Witterung.

II. Soziale Versicherung, Haftpflichtversicherung, Schutz für Gesundheit und Leben des Berufskraftwagenlenkers, Unfall- und Krankheitsverhütung.

2.) Schaffung ausreichender gesetzlicher Versicherungseinrichtungen für den Fall eintretender Berufsinvalidität, des Alters oder des Todes.

3.) Haftpflichtversicherungszwang für alle Automobilbesitzer für Wagen und Chauffeure, im Gesetz verankert.

4.) Zulassung nur solcher Wagen mit Explosionsmotoren, die eine Vorrichtung zur automatischen

fahrzeugen.

Inbetriebsetzung des Motors aufweisen.

B. Zulassung zur Lenkung von Kraft-Ausbildung, Fahrschulen, Prüfung, Führerschein, Internationaler Führerschein.

5.) Alle Bewerber um einen Führerschein für ein mechanisch betriebenes Fahrzeug müssen sich zur Feststellung ihrer körperlichen Eignung einer Untersuchung unterziehen. Diese Untersuchung hat sich Uhauptsächlich auf das Seh- und Hörvermögen, die Herztätigkeit und die allgemeine Eignung zu erhin umfassen, ob der Antragsteller an einer Krankstrecken. Die Untersuchung hinsichtlich der allgemeinen Eignung müsste auch eine Prüfung daraufheit oder an einem körperlichen Gebrechen leidet, wodurch ein von ihm zu lenkendes Fahrzeug zu einer Quelle ständiger Gefahren für das Publikum werden würde.

6.) Personen unter 21 Jahren sollen für die Ausstellung eines Führerscheins für mechanisch betriebene Fahrzeuge, gleich welcher Art, ausser Betracht bleiben.

7.) Einheitliche Regelung der Ausblidungsvorschriften. Einheitliche Mindestvorschriften über die ärztliche, theoretische und praktische Prüfung von Kraftwagenlenkern.

8.) Nur öffentliche Stellen (Staat, Land, Gemeinden, gemeinwirtschaftliche Anstalten) sind berechtigt, Fahrschulen zu errichten und zu unterhalten. Alle Fahrschulen stehen unter behördlicher Aufsicht. In die Kommission zur Ueberwachung der Fahrschulen sollen nebst Vertretern der zuständigen Behörden, den Vereinigungen der Kraftwagenbesitzer und der selbstfahrenden Unternehmer auch Vertreter der Berufsvereinigung der Kraftwagenlenker beigezogen werden.

9.) Lehrpersonen für den praktischen Unterricht an Fahrschulen müssen mindestens selbst fünf Jahre berufsmässig Kraftwagen geführt haben und ihre Eignung zum Lehrberuf an Fahrschulen durch eine Prüfung dartun.

11.) Personen, die die im Punkt 9 aufgezählten Eigenschaften einer Lehrperson nicht besitzen und nicht amtlich zur Ausübung der Lehrtätigkeit an Fahrschulen ermächtigt sind, ist die Erteilung von Unterricht im Lenken von Kraftfahrzeugen bei AndrohUung von strengen Strafen zu verbieten.

11)(Alle Bewerber um einen Führerschein müssen eine theoretische und praktische Prüfung ablegen. Sie müssen hierzu das Zeugnis überr den erfolgreichen Besuch einer öffentlichen Fahrschule vorlegen.

12.) An den theoretischen und praktischen Prüfngen der Anwärter für die Lenkung von Kraftfahrzeugen müssen als Kommissionsmitglieder auch Vertreter der Berufsvereinigung der Kraftfahrer teilnehmen.

13.) Nach erfolgreicher abgelegter theoretischer und praktischer Prüfung wird die Erlaubnis zur Lenkung von Kraftfahrzeugen erteilt (Führerschein). Die Führerscheine sollen getrennt für Amateure und Berufsfahrer nach folgenden Kategorien ausgestellt werden:

a.) für Krafträder,
b.) für leichte Kraftwagen,
c.) für Kraftfahrzeuge andern Art.

14.) Am Sitze jeder behördlichen Verwaltungsstelle, der das Recht zusteht, auf Antrag der Prüfungskommission Führerscheine auszustellen, bezw. diese Führerscheine wieder zurückzunehmen, ist eine

Kommission unter Beiziehung von Vertretern der Berufsvereinigung der Kraftfahrer einzusetzen, die über die Zulässigkeit der Entziehung des Führerscheines unter Ausschluss jeder anderen Instanz allein zu entscheiden hat.

15.) Ausstellung internationaler Führerscheine für die Berufskraftwagenlenker in allen Ländern für alle Länder, die dem internationalen Abkommen über den Kraftwagenverkehr beigetreten sind.

C. Sonstige berufliche Angelegenheiten.

17.) Schaffung von Kraftfahrbeiraten am Sitze der Zentralverwaltung in allen Ländern, in welchen die Berufsvereinigungen von Kraftfahrern eine entsprechende Vertretung finden sollen.

18.) Verpflichtungen der Regierungen zur Aufnahme der Unfallstatistik und der Ursachen der Unfälle, gegliedert in Auto-, Strassenbahn- und allgemeinen Strassenverkehr (Fuhrwerke und Radfahrer)

D. Forderungen zum Internationalen Abkommen über den Kraftwagenverkehr vom 11. Oktober 1919.

Das internationale Abkommen über den Kraftwagenverkehr vom 11. Oktober 1909 soll durch folgendes ergäanzt werden:

19.) Dass Berufskraftwagenlenker während einer vorübergehenden beruflichen Tätigkeit ausserhalb ihres Heimatlandes der volle Genuss aller ihnen aus dem Dienstvertrag und nach den Gesetzen ihres Heimatlandes zustehenden Ansprüche gewährleistet bleibe.

20.) Einheitliche Regelung der Ausbildungsvorschriften. Einheitliche Mindestvorschriften über die ärztliche, theoretische und praktische Prüfung von Kraftwagenlenkern.

21.) Ausstellung internationaler Führerscheine für die Berufskraftwagenlenker in allen Länder, die dem internationalen Abkommen über den Kraftwagenverkehr beigetreten sind.

22.) Neuabschluss einer Vereinbarung mit internationaler Geltung für den allgemeinen Strassenverkehr (Automobile, Pferdefuhrwerke, Radfahrer und Fussgänger).

23.) Einheitliche internationale Festsetzung der Verschriften über das Befahren der rechten Strassseite in allen Ländern des Kontinents.

24.) Internationale Aufstellung von Grundsätzen über das Recht der Fortsetzung der Fahrt an Strassenkreuzungen (Vorfahrtsrecht).

25.) Verbesserungen der Strassendecke in allen Ländern durch modernen Belag.

26.) Obligatorische Durchführung der Vorschriften über die Anbringung von Warnungstafeln und Signalen durch bildliche Darstellung (ohne Schriftzeichen in irgendeiner Sprache, damit die Chauffeure aller Nationen die Gefahr zu erkennen vermögen) an schienengleichen Kreuzungen von Eisenbahnen und an gefährlichen Wegstellen auf Landstrassen.

27.) Anbringung von Abwinkervorrichtungen und deren Beleuchtung bei Dunkelheit an Fahrzeugen, die mit mechanischer Kraft betrieben werden.

28.) Kann die Bremse eines Anhängewagens nicht vom Führersitz des Kraftwagens aus bedient werden, so muss ohne Rücksicht auf das Gesamtgehängewagen mitgeführt werden. Zwischen dem Lender des Kraftwagens und dem Bremser auf dem Beiwicht des Anhängewagens ein Bremser auf dem Anwagen muss die Möglichkeit der Verständigung bestehen.

29.) Die Führersitze an Lastkraftwagen und an Anhängern müssen mit Metallferdern und Polsterungen versehen und gegen Wind und Wetter geschützt sein.

30.) Kraftwagen müssen je nach Alter und Abnützungen genügend oft im Verlaufe des Jahres von einer behördlich autorisierten Fachanstalt oder von fachkundigen behördlichen Beamten auf ihre Betriebssicherheit geprüft werden.

Triptiks.

Jeder Kraftwagen, der über die Grenze fährt, muss einen Pass, genannt „Triptik" besitzen. Diese stellen die Automobilklubs auf Grund gegenseitiger besonderer internationaler Abmachungen aus. Das Triptik ist ein Formular, ausgegeben durch den Staat, in den man die Absicht hat zu fahren. Es setzt sich aus 5 Teilen zusammen, welche durch römische Ziffern bezeichnet sind. Die Teile I, II und III bilden das eigentliche Dokument und es wird Triptik genannt, weil es sich aus 3 Teilen zusammensetzt. Die beiden letzten Teile d. i. IV und V, werden durch den Autobesitzer bestätigt und verbleiben im Automobilklub, der das Triptik ausstellt. Der Teil V wird an den Automobilklub des Landes geschickt, in das man fahren will.

Nach Ablauf der Gültigkeit ist das Triptik wieder an denselben Automobilklub abzugeben, von dem es ausgestellt wurde; andernfalls legt der Automobilklub eine Konventionalstrafe in Höhe von ungefähr 15.— Złoty pro Tag auf.. Aus diesem Grunde hat man das Triptik nach Ablauf beizeiten abzugeben.

Für diejenigen Kraftwagen, welche mehrere Grenzen zu passieren haben, werden sogenannte „Carnet des Passages" herausgegeben, d. i. ein Büchlein mit Grenzübertrittscheinen für alle Staaten Europas. Es ist ebenfalls 1 Jahr gültig und man kann damit die verschiedensten Grenzen bis zu 40 Mal überfahren. Die Fahrten werden durch die Zollbehörde bei der Ausfahrt bestätigt.

Für Rückgabe dieses Dokuments sind dieselben Vorschriften wie für das Triptik massgebend. Ebensogut kann sich jeder Autobesitzer soviel Triptiks ausstellen lassen, als er Länder befahren will. — Dies ist jedoch zu teuer.

Für Probenummern werden keine Triptiks erteilt.

Zum Thema Verkehrsunfälle

Eine interessante englische Statistik

Das vom Oberstleutnant Pickard, Generalsekretär der englischen Safety First Association, auf dem letzten in London stattgefundenen internationalen Kongress für Strassen- und Verkehrswesen gehaltene Referat, das auf Grund amtlichen Materials die Ursachen für Verkehrsunfälle behandelte, ist eine Enunziation, die in der Oeffentlichkeit sicherlich das grösste Interesse verdient.

Das Material für seine Arbeit lieferten ihm ein Grossteil der Richter sämtlicher englischer Gerichtshöfe, die sich bereit erklärt hatten, der Assoziation die Ergebnisse ihrer amtlichen Untersuchungen für statistische Zwecke zur Verfügung zu stellen.

Erstmals wurden die Erhebungen für das Jahr 1926 durchgeführt. Da die damaligen Resultate ein ganz überraschendes Bild ergaben, wurden sie als nicht ganz zuverlässig gewertet mit dem Hinweis, dass diese Statistik nur das Material von zwei Monaten erfasst habe.

Aus diesem Grunde und um die interessanten Erhebungen weiterführen zu können, wurden die Untersuchungen auf das Jahr 1927 ausgedehnt. Freilich umfassen auch diese Unterlagen nur zwei Monate, da den das Untersuchungsmaterial liefernden Richtern natürlich nicht zugemutet werden kann, ihre umfangreiche Arbeit der Zusammenstellung der Akten ins Unendliche fortzusetzen.

Die Zahlen für den in Betracht kommenden Zeitabschnitt des Jahres 1927 stützen sich insgesamt auf 617 Verkehrsunfälle mit tödlichem Ausgang. Sie umfassen die für den Autoverkehr auschlaggebendsten Monate Juni und Juli. Die Auszählung dieser Fälle ergab nun einwandfrei, das 36 % aller Unfälle zu Lasten der Motorfahrzeuglenker fallen, während 64 % anderen Ursachen zugeschrieben werden müssen. Ueber die Aufteilung der Unfallursachen orientiert die beigefügte graphische Darstellung.

Unfallurschen	pro 1926	1927
Verschulden der Motorfahrzeuglenker	36·0 %	36·0 %
Defekte am Fahrzeug	4·8 „	3·9 „
Verschulden der jugendl. Fussgänger	13·7 „	14·1 „
Verschulden der erwachsen. Fussgänger	23·4 „	19·9 „
Verschulden der Radfahrer	9·1 „	12·9 „
Tiere	0·6 „	1·2 „
Zustand der Strasse	6·6 „	7·6 „
Witterungsverhältnisse	3·2 „	4·1 „
Feuer	0·2 „	0·3 „
	100 %	100 %

Wie aus dieser Aufstellung hervorgeht, wurden die Unfallsursachen vorerst in zwei Untergruppen geteilt, wovon die eine jene Unfälle betrifft, die von Motorfahrzeugführern verursacht worden sind, während in der anderen Untergruppe die übrigen Unfallsursachen zusammengefasst erscheinen. In dieser Gruppe erfolgte die Unterteilung nach den übrigen Hauptgefährdungsmomenten, als da sind Fussgänger und Radfahrer, Tiere, technische und mechanische Fehler des Fahrzeuges, Strassenzustand und endlich Witterungsverhältnisse. Die Kategorie Fussgänger und Radfahrer ist der besseren Uebersicht wegen wieder in die Gruppen der Erwachsenen und der Jugendlichen eingeteilt.

Die 36 % der durch Fahrer verursachten Unfälle unterteilen sich natürlich in eine ganze Serie von Umständen, deren gesonderte Berücksichtigung an dieser Stelle die Uebersichtlichkeit beschränken würde. Einwandfrei geht jedoch aus dieser Statistik hervor, dass die Ansicht, wonach in der grossen Mehrzahl der Unfälle die Fahrer verantwortlich wären, eine absolut unbegründete ist. Pickard bemerkte bei der Kommentierung des Materials mit Recht, es sei eigentümlich und für die ungerechte Einstellung den Fahrzeuglenkern gegenüber typisch, dass die Strassen- und Verkehrsunfälle immer wieder als Automobil- und Motorradunglücksfälle bezeichnet werden, während die Fahrzeugführer erwiesenermassen nur für ein Drittel der Unfälle die Verantwortung tragen.

Es wäre zu wünschen, dass solche Statistiken auch bei uns geführt würden. Der Prozentsatz der Schuldfälle der Autoführer würde dann ein noch niedrigerer sein, weil die Fussgänger und andere Strassenbenützer kaum einen Bruchteil der Strassendiziplin besitzen, die das Publikum von West-Europa hat. Diese Ergebnisse würden trotz der meistens sehr feindlichen Einstellung der Zeugen zum Automobilismus herauskommen, wo sich doch die Urteilssprechung in der Hauptsache auf die Zeugenaussagen stützt; ganz abgesehen von der selten freundlichen Einstellung der Richter und Beisitzer. In der obengenannten Statistik sind nur die Fälle verzeichnet, wo der Automobilist angeklagt ist. Der Prozentsatz würde ein noch weit günstigerer sein, wenn man die Unfälle hinzuzählen würde, wo die Unichuld des Autoführers von vornherein klar stand, sodass gegen denselben keine Klage erhoben wurde. Es wäre ausserdem sehr wissenwert, wenn man bei Autoführern, Berufs- und Amateurfahrer sowie die Länge der Fahrpraxis unterscheiden würde.

Der Hauptvorstand des Zw. Zaw. Automobilistów hat sich schon mehrere Male an das zuständige Ministerium gewandt, zwecks Einführung von Unterricht in den Schulen über das Gehen auf der Strasse, wie derselbe bereits in den meisten Staaten von West-Europa erteilt wird. Leider sind diese Vorstellungen nur in ganz vereinzelten Fällen berücksichtigt worden. Wir appellieren daher erneut an alle massgebenden Behörden und bitten um Einführung eines ständigen Verkehrsunterrichts in allen Schulen, welcher in Form von Spielen erteilt werden kann. Dieser Unterricht würde viel zur Verminderung der Strassenunfälle beitragen und wenigstens die jüngere Generation zum besseren Verständnis für die Verkehrerfordernisse unserer heutigen Zeit heranziehen.

—o—

Stadtfahrten- und Landstrassen-Praxis

Unter dieser Rubrik sind diejenigen Erfahrungen besprochen, die jeder Automobilist beachten müsste.

Einige davon dürften nur Fahrer und Chauffeuren bekannt sein, die Gelegenheit hatten, ähnliche Ereingnisse mitzumachen; manche erscheinen selbstverständlich and werden doch in tausenden von Fällen wieder und immer wieder vernachlässigt. In Folgendem stellen wir kurze Regeln auf, die auf jeden Fall ausserordentlich beachtenswert sind:

Lasse dich bei Stadfahrten unter keinen Umständen von anderen schneller fahrenden verleiten, dein Tempo zu erhöhen. Lass ruhig jeden vorfahren, dem es nach Nolizeistrafen oder Kollisionen gelüstet.

Hüte dich vor sog. „Millimeterfahrerei" und fahre im Verkehr nur dann vor, wenn reichlich Platz dazu vorhanden ist.

Fahre in der Stadt grundsätzlich stets so, dass ein scharfes Bremsen niemals nötig wird und reguliere dein Tempo, solange es irgend geht, nur mit der Gasdrossel.

Verliere in starkem Verkehr niemals die Ruhe und ahcte auf alle Zeichen, die Vorausfahrende Fahrzeuge und Polizeibeamte geben.

Radfahrer und Fussgänger betrachte als unmündige Knder, die dich jeden Augenblick durch unvorsichtiges Gebahren in die Lage bringen können ihnen plötzlich ausweichen oder heftig bremsen zu müssen.

Gewöhne dich als Chauffeur daran, dass Fuhrwerke, insbesondere Lastwagen, Fleischerwagen, Pferdedroschken, und Omnibusse meistens rücksichtslos und unbedacht fahren, von dir selbst dagegen grösste Rücksichtsnahme verlangen Bedenke in solchen Fällen stets, dass jene wenig zu riskieren haben, während du selbst dein kostbares Fahrzeug, deine Fahrgäste und dich selbst riskierst.

Versuche in verkehrsreichen Strassen, insbesondere in solchen mit Strassenbahnen- und Omnibusverkehr, niemals auf der verkehrten Seite vorzufahren. Du gerätst zu leicht in Gefahr, an die Bordschelle gedrängt und in eine gefährliche Situation gebracht zu werden. Auch machst du dich in solchem Falle stets strafbar, sobald auch nur der geringste Unfall durch dich veranlasst wird.

Gib, besonders im Grosstadtsverkehr, beim Abbiegen von der Fahrtrichtung stets ein gut sichtbares Zeichen mit der Hand für deine Hintermänner (Gesetzesvorschrift).

Fahre Kurven im Stadtverkehr stets auf der vorgeschriebenen und nicht auf der bequemeren Seite. Halte grundsätzlich von deinem Vordermann einen grösseren Abstand, damit dir bei unerwarteten Manövern desselben genügend Raum und Zeit zu allen erforderlichen Massnahmen bleibt.

Vergiss das Hupen vor unübersichtlichen Kreuzungspunkten nich, auch dann nicht, wenn du es für unnötig hälst. Es kann im nächsten Augenblick eine Situatioon eintreten, in der dir aus dem Unterlassen des Hupens ein Strick gedreht wird.

Uebe die allergrösste Rücksicht beim Passieren von haltenden Strassenbahnen und Omnibussen gegen ein- und aussteigende Passagiere, und bedenke, dass sich unter diesen häufig ängstliche, nervöse und unaufmerksame Personen befinden.

Denke stets daran, dass es auch Schwerhörige, Kurzsichtige gibt, die den Strassendamm kreuzen und hüte dich, Passanten jeder Art durch unvorsichtiges Fahren in irgend eine Gefahr zu bringen. Nur zu leicht verlieren diese in solchen Fällen den Kopf und führen in ihrer Angst die unsinnigsten Bewegungen aus.

Sorge ein für alle Mal dafür, dass dein Wagenheber bei entlüfteten Reifen sowohl unter Vorder- wie Hinterachse passt und fesssteht; du ersparst dann endlosen Aerger und viel Zeit bei Reifenwechsel. Kontrolliere deine Luftpumpe, die stets im Wagen sein muss, insbesondere auf gut befestigten Schlauch und Ledermanschette im Kolben.

Halte, selbst wenn du einen starken Wagen und flottes Tempo fährst, stets die rechte Strassenseite. Es gibt stärkere Wagen, die vorfahren wollen, weil dein Staub sie stört.

Lasse dich mit gleichstarken Wagen auf stark befahrenen Strassen grundsätzlich nicht auf ein Rennen ein; fahre den Durchschnitt, den du dir vorgenommen hast, ohne dich von anderen beeinflussen zu lassen, dann wirst du deine Pneumatiks schonen und wahrscheinlich früher ans Ziel kommen, als dein schneller fahrender Konkurent. Fahre langsam, damit du schneller zum Ziel kommst.

Bedenke stets, dass jede Strassenoberfläche nur eine bestimmte Geschwindigkeit zulässt. Fährst du schneller, so werden dich Pneumatikdefekte sehr bald belehren, dass derjenige am schnellsten und sichersten ans Ziel kommt, der gleichmässig und verständig fährt.

Stärkere Wagen lasse stets freiwillig vorfahren und halte dich aus ihrem Staube.

Schikaniere nicht andere, damit du selbst nicht schikaniert wirst.

Nimm Rücksicht auf deine Fahrgäste, lasse dich aber nicht von ihnen beeinflussen, wenn es sich um Massnahmen und Entschlüsse handelt, die notwendig erscheinen und die sie nicht verstehen.

Fahre Kurven niemals zu schnell, dass dein Wagen rutscht und du überr ihn, wenn auch nur auf den Bruchteil einer Sekunde, die Herrschaft verlierst. Kurven im Wald sind häufig nass und schlüpfrig, während die Strasse auf freier Strecke völlig trocken ist. Bei jeder unübersichtlichen Krve, die du fährst, denke daran, dass du nicht weisst, wie sie beschaffen und was dahinter ist.

Unübersichtliche Kurven, besonders solche im Gebirge, fahre grundsätzlich auf der vorgeschriebenen, nicht auf der bequemsten Seite.

Halte dich nicht für den Herrn der Strasse, die du befährst.

Fuhrleuten, Pferdefuhrwerken, Radfahrenrn und Fussgängern gegenüber sei rücksichtsvoll. Hüte dich dir irgend etwas zu schulden kommen zu lassen, was gegen die Vorschriften verstösst. TNur allzu leicht kannst du Nackenschläge dazon haben. Verlange aber auch dieselben korrekten Rücksichten anderer gegen dich.

Erstattest du Anzeige, so sichere dir einwandfreie Zeugen, auf die du dich verlassen kannst.

Sorge, dass deine Signalinstrumente stets tadellos funktionieren.

Ergänze deinen Benzinvorrat stets zur rechten Zeit,e he er zu Ende geht.

Ueberholst du andere Wagen auf der Strasse, so hüte dich unmittelbar nach dem Ueberholen zu „Schneiden", du machst dich sont haftpflichtig. Ueberholst du Pferdefuhrwerke, so mache den Bogen darum reichlich, damit scheue Pferde nicht nach dir schlagen, und dich treffen.

Beachte stets die Zeichen, die dir von entgegenkommenden Fuhrwerken gegeben werden, und richte dich danach.

Auto-Fallen

Wie bekannt ist in Oberschlesien noch das alte Automobilgesetz vom Jahre 1909 massgebend. Es ist unseres Wissens der einzige Winkel, wo ein Automobilgesetz, ohne, dass es geändert worden wäre, seit 20 Jahren Gültigkeit hat. In jedem anderen Lande, auch im übrigen Polen werden beinahe jedes Jahr neue Automobilgesetze oder Abänderungen derselben vorgenommen, die sich dem heutigen Stand der Automobil-Technik und dem modernen Verkehr anpassen. Also überall ausser in Poln.-Oberschlesien. Die Zustände sind unhaltbar und jeder Chauffeur weiss ein Lied über Strafmandate zu singen. Die meisten Strafmandate werden wegen Ueberschreitung der Geschwindigkeit geschrieben, die hier lt. Gesetz in bewohnten Ortschaften 15 km. die Stunde beträgt. (Im Teschener Schlesien 25 km. und im übrigen Polen 40 km.). Was die Menge der Strafmandate anbetrifft, so sind in Poln.-Schlesien zwei Ortschaften besonders berücksichtigt; und zwar Nakło bei Tarn. Góry und Goczałkowice bei Pszczyna. Hier wird anscheinend jedes Auto wegen schnellen Fahren aufgeschrieben. Daher Vorsicht von diesen Auto-Fallen. Wie wir informiert werden, beabsichtigen die Behörden das neue Automobilgesetz, das ab 29. 4. 28 in Polen verbindlich ist, auch in Oberschlesien einzuführen. Der Zw. Zaw. Autom. hat auch bereits einen dementsprechenden Antrag an die Wojewodschaft gestellt. Bisher bestehen jedoch immer noch die alten Vorschriften und es besteht dadurch eine kolosale Rechtsunsicherheit, weil einzelne Behörden schon die neuen Vorschriften anwenden. Wir appelieren daher an die massgebenden Instanzen die Arbeiten zu beschleunigen und das neue Gesetz auch für Oberschlesien für verbindlich zu erklären.

Verhalten bei Unfällen

Stösst einem Kraftfahrer ein Unfall zu, so findet er meistens wenig Hilfe, und Unterstützung. Es empfiehlt sich daher, stets etwas Verbandstoff mit sich zu führen, um sich verbinden lassen zu können. Es kann allen Genossen vom Volant und der Lenkstange nicht oft genug gesagt werden, dass es verdammte Pflicht und Schuldigkeit eines jeden ist, dem verunglückten Mitbenützer der Strasse zu helfen. Daher sofort anhalten und Hilfe leisten, wenn irgend jemand der Hilfe bedarf. Man kann ja nie wissen, wann man selbst in die Lage kommt, fremde Hilfe beanspruchen zu müssen. Es ist dann ein beruhigendes Gefühl, zu wissen, dass wenigstens andere Zunftgenossen uns in unserer bedrängten Lage beistehen. Hat man einen Passanten angefahren oder verletzt, so muss man sofort halten, und sich um den Verletzten kümmern. Wenn erforderlich bringe man ihn zu einem Arzt oder zu einer Unfallstation, eventuell direkt in ein Spital. Ausserdem empfiehlt es sich, sofort der Ortspolizei selbst Anzeige von dem Vorkommnis zu erstatten. Wer sich durch Flucht der Feststellung zu entziehen sucht oder aber den Verunglückten hilflos im Stiche lässt, der verdient wirklich nicht mehr als Mensch angesprochen zu werden! Abgesehen davon hat er schwere Strafen zu gewärtigen, die allerdings in Anbetracht der Bestialität noch nicht einmal schwer genug sind. Da es allerdings vorkommen kann, dass man durch ein unverständiges Publikum selbst bedroht wird, kann man sich unter gewissen Umständen zum Selbstschutz auch entfernen, aber auch nur dann, wenn man sich vergewissert hat, dass dem Verunglückten Hilfe von dritter Seite zuteil wird. Man muss sich jedoch sofort mit der Polizei in Verbindung setzen, um nicht in den Verdacht des Fluchtsversuchs zu kommen.

Ueber die Stoppmethoden und ihre Genauigkeitsprobe

hat die Münchener Schutzpolizei Schätzungsversuche mit 80 Gendarmeriebeamten vorgenommen.

Die Ergebnisse waren folgende:

1. Die Schätzung bloss durch das Auge ist immer falsch.
2. Die Schätzung durch einen Beamten mit einer Uhr ist in der Regel falsch.
3. Die Schätzung durch zwei Beamten mit einer Uhr innerhalb der besagten Fehlergrenze gewöhnlich wahrscheinlich; jedoch nicht zuverlässig.
4. Die Stoppung durch zwei Beamten mit zwei Stoppuhren ist innerhalb der besagten Fehlergrenzen in der Regel wahrscheinlich und zuverlässig.

Die Gerichte denen, bisher dieses amtliche Gutachten vorlag; haben es als solches gewertet und die Angeklagten freigesprochen.

Dieses Gutachten sollte allen Behörden und Richtern zur Belehrung dienen; und es wäre zu wünschen, dass auch bei uns derartige Versuche unternommen würden.

Wir kommen auf obige Sache in den nächsten Nummern ausführlich zurück.

❖ Kollegen, unterstützt die Firmen, welche uns ◆ ❖ unterstützen und in unserer Zeitung inserieren. ◆

Zehn Gebote für Kraftfahrer

I. Gebot.

Ein Motorwagen ist nur eine Maschine, du sollst für sie denken und sorgen.

II. Gebot.

Du sollst deinen Motorwagen lieben wie dich selbst.

III. Gebot.

Du sollst deinen Wagen und Führer auch einen Feiertag in der Woche lassen, damit sie sich erholen können.

IV. Gebot.

Du sollst die hohe Obrigkeit ehren, auf dass dir's wohl gehe und du lange mit Strafmandaten verschont bleibst.

V. Gebot.

Du sollst nicht töten.

VI. Gebot.

Du sollst dich nicht in deines Nächsten Auto verlieben und es ihm abspenstig machen.

VII. Gebot.

Du sollst praktisches Handwerkzeug, dass du geliehen hast, wieder zurückgeben, auch wenn es dir gefällt.

VIII. Gebot.

Du sollst zu deinem Nächsten nicht so viel falsch Zeugnis reden über deinen Wagen, man kann dir an den Fingern nachrechnen, wieviel du dazu lügst.

IX. Gebot.

Du sollst von einem Wagen für 10.000.— Zł. nicht dasselbe verlangen wie von einem für 120.000 Złoty.

X. Gebot.

Du sollst nicht begehren deines Nächsten Auto, Führer, Führerin, Schläuche, Decken, Schraubenschlüssel, oder sonstiges Werkzeug was sein ist.

—::—

Andere zehn Gebote für Kraftfahrer

I. Gebot.

Du sollst deinen Wagen nie reinigen, er läuft so viel besser und ausserdem wird er auf der Fahrt doch wieder schmutzig.

II. Gebot.

Nimm nie den Motor auseinander, er ist von der Fabrik extra zusammengeschraubt, wenn aber doch, so sei sparsam bei der Montage und behalte möglichst viel Muttern übrig, du kannst sie vielleicht mal anderweitig verwenden.

III. Gebot.

Wenn du am Vergaser arbeitest, so benutze ein Streichholz, denn unter der Haube ist es dunkel.

IV. Gebot.

Die Zündung behandle nebensächlich, der Motor läuft auch mit zwei Zylindern.

V. Gebot.

Du sollst nicht schmieren, jedes Fett sei dir verhasst, ausser in Form von Butterstullen. Ausserdem wirst du festgerostete Staufferbüchsen während der Fahrt nicht verlieren.

VI. Gebot.

Vergiss nicht vor der Fahrt das Kühlwasser abzulassen, die Fabrik liefert gern einen neuen Motor.

VII. Gebot.

Reservereifen umwickle mit Stacheldraht, es kann dann kein Hund Löcher hineinbeissen.

VIII. Gebot.

Beim Schalten lass die Gänge möglichst laut ratschen, dies ist ein besseres Signalmittel als die Hupe.

IX. Gebot.

Fahre besonders in Städten nie unter 80 km und dann bremse plötzlich, die Fahrgäste werden dadurch munter.

X. Gebot.

Besonders bei schlüpriger Strasse und um Kurven fahre möglichst rasch. Ein Schlammbad ist für die Insassen äusserst zuträglich und an einen Baum gequetscht zu werden ist der schönste Tod.

Die gefährliche Strassenbeleuchtung

Das man einstmals die Strassenbeleuchtung als eine Gefahr für brave, gottesfürchtige Bürgerleute und als eine Quelle der Unsittlichkeit und Erwekkung niederster Triebe im Menschen betrachtete, mutet uns Zeitgenossen vielseitiger Beleuchtungstechnik und flutenden Lichts in den Strassen der Grosstadt als vorsintflutlich an. Und doch hat es Unoch vor 100 Jahren Widerstände und die kuriosesten Einwände geggen die Einführung der Strassenbeleuchtung gegeben. Als diese in Köln eingeführt werden sollte, schrieb die „Kölnische Zeitung" im Jahre 1819:

„Jede Strassenbeleuchtung ist verwerflich:

1) aus theologischen Gründen, als Eingriff in die Ordnung Gottes, nach dieser ist die Nacht zur Finsternis eingesetzt, die nur zu gewissen Zeiten vom Mondlicht unterbrochen wird. Dagegen dürfen wir uns nicht in den Tag verkehren wollen;

2) aus medizinischen Grüden Das nächtliche Verweilen auf den Strassen wird den Leuten leichter und bequemer gemacht und legt zu Schnupfen, Husten, Heiserkeit den Grund;

3) aus philosophischen Gründen. Die Sittlichkeit wird durch die Gasbeleuchtung verschlimmert. Die künstliche Beleuchtung verscheucht in den Gemütern das Grauen vor der Finsternis, das die Schwachen von mancher Sünde abhält. Diese Helle macht auch den Trinker sicher, sodass er in den Zechstuben bis in die Nacht hineinschwelgt;

4) aus polizeilichen Gründen. Sie macht die Pferde scheu und Diebe sicher;

5) aus volkstümlichen Gründen. Oeffentliche Feste haben den Zweck, das Nationalgefühl zu heben. Illuminationen sind hierzu vorzüglich geeignet. Der Eindruck wird aber geschwächt, wenn der allnächtliche Quasiilluminationen abgedämpft wird; dafür gafft sich der Landmann

an dem Lichterglanz als der lichtgesättigte Grossstädter."

Seitdem haben sich die Sittlichkeitsapostel, Tugendwächter und Pharisäer sehr gewandelt. Sie möchten, dass auch der abgelegenste Winkel und der kleinste Raum, wo etwa zwei Menschen dem Naturtrieb zollen, für ihre moralisierenden B'icke hell erleuchtet werden. Nur für sich selbst lieben die Tugendheuchler das Dunkel.

Verschiedenes

DEN KOLLEGEN

Gosławski (1) — Klyk (2) — Madrys (3) — Nickel (10) — Skopek (16) — Sadlon (23) — Graupe (25) — Nyc (27) — Potkowik (29) — Materla (2) — Szeja (3) — Leszke (8) — Skrzypiec (12) — Drosdek (23) — Juretzko (24) — Kinner (27) — Stanek (29) — Parol (31) senden wir aus Anlass ihres Geburtstages im Januar die

herzlichsten Glückwünsche.

Für den Vorstand
Adamczyk.

❖

Apell an alle Chauffeure

Indem wir dieses Blatt herausgeben, haben wir die Hoffnung, dass es in kurzer Zeit eine bedeutende Fachzeitschrift werden wird. Schon heute können wir ohne zu übertreiben feststellen, dass unsere Zeitung die grösste Auflage von allen Fachzeitschriften der Automobilbranche von Polen besitzt. Um unsere Zeitschrift jedoch noch besser ausbauen zu können, ist es nötig, dass wir durch Inserate unterstützt werden. Wir bitten die Leser, die Firmen, welche in unserer Zeitung inserieren, auf jede Art zu unterstützen.

Prüfungsfahrt von Sanitätswagen Marke „Ursus" von Warszawa nach Zakopane und zurück.

In Anwesenheit von höheren Offizieren des Kriegsministeriums sowie der Vertreter der Fabrik „Ursus" fuhren am 15. Dezember 1928 um 6.30 Uhr morgens zwei Autos C. W. S. sowie ein Ursus-Wagen mit Anhänger von Warszawa ab, und kamen am Abend desselben Tages in Kraków an. Nach Uebernachten wurde die Fahrt weiter nach Zakopane fortgesetzt, wo die grösste Belastungsprobe stattfand. „Ursus" fuhr die Gubałówka mit 18 % Steigung, welche überdies noch mit Schnee bedeckt war, sehr gut herauf und hielt beim Militärsanatorium. Von Zakopane ging die Fahrt nächsten Tag um 8 Uhr nach Warszawa zurück, wo die Wagen um 12 Uhr nachts desselben Tages ankamen. Der Sanitätswagen Marke „Ursus" hat die Probe glänzend bestanden und ist trotz der schwierigen Wege- und Witterungsverhältnisse mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 35 km. die Stunde gefahren. Die Automobile „Ursus" sind bekanntlich polnisches Fabrikat. In einer der nächsten Nummern werden wir noch auf die Entwicklung und den Stand der Automobilindustrie in Polen zurückkommen.

Nur der Zw. Zaw. Automobilistów verteidigt die Rechte des Berufsfahrers vor den Behörden.

Eröffnung des grössten Garageunternehmens in Polen.

Am 15. Dezember 1928 fand in Kraków die Einweihung des grössten Garagenunternehmens von Polen unter derr Firma „Meta" statt. Das neue Unternehmen befindet sich bei der ulica Kosciuszki 49 neben der Strassenbahnhaltestelle. Die Strasse wurde vor kurzem gut gepflastert, sodass es möglich ist, den gewaschenen Wagen aus der Garage nach der Wohnung oder Bureau sauber vorzufahren. — Der ganze Gebäudekomplex setzt sich aus 3 grossen Hallen mit 3 Einfahrten zusammen. Ausserdem befinden sich daselbst Reparaturwerkstätten, eine Benzinstation, sowie eine Waschgelegenheit für Autos. Die Einteilung ist derart, dass ein reibungsloses Arbeiten garantiert ist. Die Garagen sind der Ausfahrt zu schräg gebaut, um ein Herausfahren ohne Rangieren zu ermöglichen. Dies ist speziell bei Feuersgefahr von grosser Wichtigkeit. Selbstverständlich ist dort ein Magazin für Oel und Fett sowie eine elektrische Luftpumpe, sowie Staubsauger vorhanden. Für die Chauffeure ist ein besonderer Umkleide- und Waschraum vorgesehen. Das Unternehmen ist berechnet auf Einstellung von 100 Autos, von denen 60 in besonderen Boxen untergebracht werrden können, GBesondere Gastzimmer dienen für die auswärtigen Chauffeure bei Durchreisen zum Uebernachten, was sowohl für den Besitzer als auch für den Chauffeur sehr bequem ist.

Neue Wegezeichen.

Das Ministerium für öffentliche Arbeiten wandte sich in einem Rundschreiben an sämtliche Wojewodschaften zwecks Anbringung von Zeichen in Form eines T (Transit) an den Kreuzungen der Hauptverkehrswege, um den Automobilisten die Orientierung leichter zu machen. Die Zeichen sollen an Wegweisern und Ortstafeln, die am Anfang und Ende der Ortschaften stehen, angebracht werden.

Die Masse der Tafeln sind folgende: Höhe 30 cm, Breite 20 cm, die Ziffern 20 cm hoch und 16 cm breit, und zwar auf weissen Grund in dunkelblau.

An Stellen, in der Nähe der Landesgrenze soll auch der Name der nächsten grösseren ausländischen Ortschaft, nach welcher die Strasse führt, angegeben werden.

Die Verordnung soll bis 1. 11. cr. durchgeführt werden, und es ist zu hoffen, dass dieses auch bei uns geschieht.

„Auch"-Chauffeure

Am Sonntag, den 30. Dezember 1923 traten die Strassenbahner von Poln. Oberschlesien in den Streik. Bekanntlich gehören sämtliche Strassenbahnen in Oberschlesien einer privaten Gesellschaft, welche sehr niedrige Löhne zahlt. Mit den Strassenbahnern solidarisch erklärt haben sich auch die Chauffeure, die daselbst beschäftigt sind. Trotzdem der Verband den Streik beschlossen hat, haben sich einzelne Streikbrecher gefunden, die man dementsprechend einzuschätzen hat. Dies betrifft vor allem die Chauffeure Koziolek Alojzy und Kucharczyk Paweł, welche den anderen Kollegen in den Rücken gefallen sind. Es ist dies eine Schmutzigkeit, die man nicht scharf genug verurteilen kann. Dieselben sind sogar über die vorschriftsmässige Arbeitszeit hinausgefahren. Die Folgen haben auch nicht lange auf sich warten lassen. Der eine ist in die wartende

Menschenmenge hineingefahren, wobei eine Frau schwer verletzt wurde. Der andere krambulierte einen Strassenbahnwagen. Zeugen behaupten, dass beide während der Streiktage, wahrscheinlich um sich Mut anzutrinken, nicht ganz nüchtern waren. Beide haben sich durch ihr Verhalten ausserhalb der Reihe anständiger Kollegen gestellt und haben mit uns nichts gemeinsames.

Abschluss eines Tarifvertrages. Der Związek Zawodowy Automobilistów Katowice wandte sich an die Wirtschaftliche Vereinigung für Polnisch-Oberschlesien zwecks Abschluss eines neuen Tarifvertrages für die Chauffeure. Es ist zu hoffen, dass die Arbeitgeber die Notwendigkeit einer Regelung der Lohne für die Chauffeure einsehen, und ohne dass die Sache erst zum Schlichtungs-Ausschuss zu gehen braucht, freiwillig einen Tarifvertrag abschliessen.

Autounfall infolge Glätte. An der Haltestelle der Strassenbahn in Wełnowiec bemühte sich ein Chauffeur vor der geschlossenen Kleinbahnschranke das Auto abzubremsen. Dieses geriet aber an einer glatten Stelle in Schleudern, schlug gegen den eisernen Fahrdrahtmast der Strassenbahn und riss diesen buchstäblich heraus. Das Auto selbst wurde im Vorderteil zertrümmert und musste abgeschleppt werden. Die beiden Leitungsdrähte der Strassenbahn bekamen Kurzschluss und entwickelten durch das Zusammenschlagen machtige Flammen, kamen aber glücklicher Weise nicht mehr mit dem Auto in Berührung. Die Insassen des Autos blieben heil.

Autounfall.

Am 9. 1. 29. abends sechs Uhr blieb auf der Chaussee Katowice—Król. Huta ein Pferdefuhrwerk in einer Schneewehe stecken, dem ein Lastauto folgte, sodass die Strasse versperrt war. Der von Katowice na Król. Huta fahrende Kollege Kotzolt Walter wollte an diesen Hindernis über die Strassenbahngleise hinweg vorbeifahren, blieb jedoch auch stekken. Die inzwischen von Katowice ankommende Strassenbahn hielt trotz Geben von Zeichen nicht an, und fuhr in den auf den Gleisen haltenden Personenwagen herein, und beschädigte diesen ziemlich schwer. Der im Moment des Zusammenprallens sich im Wagen befindliche Besitzer des Wagens Baumeister Rozkoszny aus Katowice blieb zum Glück unverletzt. Die Schuld an dem Unfall trifft die Strassenbahngesellschaft, die von ihrem Personal verlangt, dass nach Fahrplan gefahren werden soll,den Führern jedoch keine Scheibenwischer zur Verfügung stellt und auch Wagen mit Bremsen veralteten Systems laufen lässt.

Die Gründung der polnischen Automobilfabrik „Stetysz". Wie die Zeitungen bereits vor einigen Wochen berichtet haben, hat soeben die ministerielle Zustimmung gefunden. Das neue Unternehmen besitzt ein (in 30000 Aktien zu je 100 Złoty) aufgeteiltes Kapital von 3 Millionen Złoty. Unter den Gründern befinden sich neben dem Erfinder des neuen Personenautomobiltyps, Stefan Tyszkiewicz, mehrere Mitglieder des polnischen Hochadels, sowie die Bank Ziemianski (Bodenbank) und die Bank Handlowy (Handelsbank), Warszawa.

Wenn Du willst, dass Deine Rechte gewahrt werden, musst Du Mitglied des Zw. Zaw. Automobilistów sein.

Wie soll man das nennen? Ein aufregender Vorfall ereignete sich auf der Scharleyer Chaussee in Kamin. Der Chauffeuer Franz Ogielda geriet während der Fahrt mit dem Personenauto in den Chausseegraben, wobei dem Sohne eines Ingenieurs Jurof zwei Zähne ausgebrochen wurden. Der Ingenieur war erzürnt und warf dem Chauffeur Trunkenheit vor. Dieser zog, ohne auf diese Vorwürfe etwas zu entgegnen, einen Revolver aus der Tasche, legte diesen an die Stirn und feuerte zwei Schüsse ab. Die letzte Kugel soll fehl gegangen sein, dagegen zog sich der Chauffeur durch den ersten Schuss eine erhebliche Verletzung zu. Es erfolgte Einlieferung des Chauffeurs in das Scharleyer Spital.

Originelle Warnungstafeln. Amerika hat originelle Warnungstafeln. An einer Strassenkreuzung im Staate Ohio steht zum Beispiel folgende: „Fussgänger! Es ist dein Recht, hier die Strasse zu übersetzen. Bestehe mit Vorsicht darauf. Man kann recht haben und tot sein zu gleicher Zeit."

❖❖❖

Augenblicklich findet eine Registrierung sämtlicher Chauffeure von Polen statt, um eine Centralstelle für Führerscheine zu schaffen, sodass es in Zukunft unmöglich sein wird, dass einem Chauffeur dem der Führerschein von einem Wojewodschaftsamt entzogen wurde, dieser wieder durch ein anderes Wojewodschaftsamt erteilt wird.

Aus dem Auslande

Tagung des Sonderausschusses für Strassenverkehr beim Völkerbund. (ITF.) Dieser Ausschuss, der kraft einer im September 1923 vom Verkehrsausschuss des Völkerbundes und der Völkerbundsversammlung unterbreiteten und gebilligten Entschliessung geschaffen wurde und bereits einige Male zwecks Aufstellung eines Entwurfes zu einem neuen internationalen Abkommen über Kraftfahrzeugverkehr getagt hat, ist nunmehr wieder in Paris zu einer wichtigen Sitzung zusammengetreten. Er ist beauftragt, den im letzten Jahre ausgearbeiteten Entwurf zur Vereinheitlichung der Kennzeichnung der Strassen, gegebenenfalls unter Aenderung verschiedener Punkte, endgültig festzulegen. Vor allem befasst er sich mit zwei Problemem: der Besteuerung ausländischer Touristenfahrzeuge und mit den Geschäftskraftwagen. Wir gedenken auf diese Sitzung, die von der ITF. durch Kollegen Guinchard vom französischen Transportarbeiter-Verband beschickt ist, noch näher zurückzukommen.

Unfallverhütungspropaganda in Deutschland — Der Reichsverkehrminister hat auf Antrag des Vorsitzenden des Deutschen Verkehrsbundes der Deutschen Verkehrswacht 60000 Mark überwiesen, womit die Unfallverhütungspropaganda, insbesondere die Aufklärung der Schuljugend über die Verkehrsgefahren, durch die Deutsche Verkehrswacht gefördert werden soll.

Rasche Zunahme der Verkehrsbewilligungen in der Schweiz. Im Kanton Zürich wurden vom 1. Januar bis 30. Mai 1928 15038 Verkehrsbewilligungen für Motorfahrzeuge ausgegeben, gegen 12527 im gleichen Zeitraum des Vorjahres. Das bedeutet eine Zunahme von ungefähr 20 Prozent.

Von den 15 038 Bewilligungen entfallen 9 855 auf Automobile und Traktoren und 5 183 auf Motorräder und Beiwagen. Am meisten macht sich die Zunahme bei den Traktoren (32 Proz.) bemerkbar, die besonders in der Stadt Zürich immer mehr für Lastentransporte Verwendung finden. Die Motorräder sind mit 22 Prozent, die Personenautos mit 20 Prozent an der Zunahme beteiligt.

Holland. Staatliche Kontrollkommission. (ITF.) Zum Zwecke einer Revision der Kraftfahrzeug- und Fahrradverordnung sowie der sonstigen Verkehrsvorschriften ist auf Verfügung des holländischen Verkehrsministers eine staatliche Kommission gewählt worden, die ihm dabei beratend zur Seite stehen soll. Zu den Mitgliedern dieser Kommission gehört Kollege Sormani, Vorsitzender des holländischen, dem Transportarbeiter-Verband angeschlossenen Kraftfahrerverbandes.

Höchstgeschwindigkeit im Irischen Freistaat. — Durch einen ministeriellen Erlass hat die frühere Verordnung über schwere Kraftwagen aus dem J. 1925, durch welche die Höchstgeschwindigkeit für Kraftomnibuse auf 12 Meilen pro Stunde festgesetzt wurde, eine Aenderung erfahren. Künftig kann ein Kraftomnibus, der kein Doppeldecker ist und dessen sämtliche Räder mit Laftbereifung versehen sind, 20 Meilen in der Stunde fahren. Für Doppeldecker wurde die Höchstgrenze von 12 auf 15 Meilen in der Stunde heraufgesetzt.

Verkehrszensus in Grossbritanien. In der Woche vom 12. bis 18. August wurde zum ersten Mal seit 1925 durch das Verkehrsministerium ein Verkehrszensus auf den Hauptstrassen Englands, Schottlands und Wales' vorgenommen. Etwa 15 000 Personen, die einander ablösten, arbeiteten in allen Hauptverkehrsstrassen täglich von 6 Uhr morgens bis 10 Uhr abends. Es wird schätzungsweise angenommen, dass an 5 000 Stellen Aufzeichnungen über den Verkehr gemacht wurden.

Wettbewerb zwischen Auto und Eisenbahn in Egypten. Die Egyptischen Staatsbahnen haben sich in einer Eingabe an das Verkehrsministerium gewandt, worin ersucht wird, die Ministerialabteilung für Hauptverkehrsstrassen anzuweisen, in der Nähe der Bahn weder neue Wege anzulegen, noch den Unternehmen, welche auf Strecken, die einen Wettbewerb mit der Eisenbahn hervorrufen würden, — Kraftwagenverkehr einrichten wollen, ohne Zustimmung der Staatsbahnen eine neue Konzession zu erteilen.

Dem Bezirkssekretariat in Katowice ist ein Arbeitsnachweis für Chauffeure angegliedert. Die P. T. Arbeitgeber und Autobesitzer werden gebeten, bei Bedarf sich an diesen zu wenden. Telefon 1620.

Das Restaurant „Silesia" in Katowice, ul. Wojewódzka 3, Tel. 1301 ist der Treffpunkt der Automobilisten. Dortselbst sind auch seperate Vereinszimmer vorhanden. Da die Preise angemessen sind und für gute Küche u. Getränke gesorgt ist, kann man dieses Lokal auch als gemütliches Familien-Lokal empfehlen.

Gerichtliches

Ein Kattowitzer Autounfall vor Gericht. Vor der Strafabteilung des Landgerichts Kattowitz wurde gegen den Chauffeur Roman K. aus Kattowitz wegen fahrlässiger Tötung verhandelt. Aus der Anklageschrift ging kurz folgendes hervor. Am 20. Juli v. Js. ereignete sich infolge Unachtsamkeit des Angeklagten, auf der ulica 3-go Maja in Kattowitz, zwischen dem von K. gesteuerten Personenauto und dem Fuhrwerk des Stefan Morys aus Hohenlohehütte ein heftiger Zusammenprall. Das Fuhrwerk wurde gegen einen Laternenpfahl geschleudert und die Gaslaterne heruntergerissen. Der an der Unfallstelle vorübergehende Arbeiter Leopold Adamek wurde von den herunterfallenden Glasscherben am Kopf erheblich verletzt und kam im Sturz unter die Auto- und Wagenräder zu liegen. In schwerverletztem Zustande schaffte man den Verunglückten nach dem städtischen Spital in Kattowitz. Er verstarb jedoch kurze Zeit darauf an den Folgen der erlittenen Verletzungen. Der Angeklagte führte vor Gericht aus, alle Vorsichtsmassnahmen getroffen zu haben, trotzdem sei es ihm nicht mehr gelungen, dem Fuhrwerk auszuweichen. Nach Vernehmung der geladenen Zeugen erfolgte eine Verurteilung des Chauffeurs zu 5 Monaten Gefängnis. Es wurde ihm eine Bewährungsfrist von 3 Jahren zugebilligt.

Verkehrsstockung infolge des Schnees. Am Sonntag, nachmittags, enstand auf der Chaussee Siemianowice—Chorzów in der Nähe von Węzłowice dadurch eine Verkehrsstockung, dass zwei Personenautos, die aneinander vorüberfahren wollten, in einer Schneewehe stecken blieben. Das eine Auto stand dabei so nahe an den Gleisen der Strassenbahn, dass auch diese nicht weiterfahren konnte. Eine ganze Menge anderer Autos musste ebenfalls tehenbleiben, so dass für längere Zeit ein Verkehrshinderniss entstand.

❖

Die Firma G. in Katowice war auch der Ansicht, dass sie ihren Chauffeur ohne Grund und Ursache sofort entlassen kann. Der Zw. Zaw. Autom. strengte daher bei dem Gewerbegericht Klage an. Der Erfolg war der, dass Herr G. sich gleich beim ersten Termin überzeugte, dass er verliert, sodass er sich breit erklärte, innerhalb von 3 Tagen an den Kläger, den Kollegen Lesiak 75 Zł. auszuzhlen, was auch geschehen ist. Den Kollegen verteidigte Sekr. Adamczyk.

❖

Am 6. 12. 28. wurde durch das Gewerbegericht gegen die Möbelfirma Sz. in Szopienice verhandelt. Die Aussichtslosigkeit seiner Verteidigung einsehend, erklärte sich der Vertreter der Firma bereit, sofort bei Gericht an den entlassenen Kollegen Bittner 200 Zł. als Entschädigung für grundlose Entlassung auszuzahlen, was der Kollege annahm. Verteidigte Kollege Adamczyk.

❖

Augenblicklich laufen mehrere Klagen gegen die Giesche Sp. Akc. wegen der Bezahlung von Ueberstunden für die Chauffeure. Es handelt sich durchweg um Summen über 1000 Zł. Wir haben die besten Aussichten diese zu gewinnen. Die Kläger vertritt der Zw. Zaw. Automobilistów.

Geschwindigkeitstabelle für Automobile

1 Kilometer in Min.	Sek.	Durchnittsgeschwindigkeit in der Stunde	1 Kilometer in Min.	Sek.	Durchschnittgeschwindigkeit in der Stunde
3	—	20	1	31	39,560
2	55	20,571	1	30	40
—	—	24,735	1	29	40,449
2	50	—	1	28	40,909
2	45	24,818	1	27	41,379
2	40	22,500	1	26	41,860
2	35	23,225	1	25	42,352
2	30	24	1	24	42,857
2	25	24,827	1	23	43,373
2	20	25,714	1	22	43,902
2	15	26,666	1	21	44,444
2	10	27,692	1	19	45
2	5	28,800	1	18	45,569
2	—	30	1	17	46,153
1	59	30,252	1	16	46,753
1	58	30,508	1	15	47,368
1	57	30,769	1	14	48
1	56	31,034	1	13	48,648
1	55	31,304	1	12	49,315
1	54	31,578	1	11	50
1	53	31,858	1	10	50,704
1	52	32,142	1	9	51,428
1	51	32,432	1	8	52,173
1	50	32,727	1	7	52,941
1	49	33,027	1	6	53,731
1	48	33,333	1	5	54,545
1	47	33,644	1	4	55,384
1	46	33,962	1	3	56,250
1	45	34,285	1	2	57,142
1	44	34,615	1	1	58,064
1	43	34,951	1	—	59,016
1	42	35,294	1	—	60
1	41	35,643	1	—	61,016
1	40	36	—	59	62,068
1	39	36,363	—	58	63,157
1	38	36,734	—	57	64,285
1	37	37,113	—	56	65,454
1	36	37,500	—	55	66,666
1	35	37,894	—	54	67,924
1	34	38,297	—	53	69,230
1	33	38,709	—	52	70,580
—	32	39,130	—	51	—

1 Kilometer in Sek.	Durchschnittsgeschwindigkeit in der Std. km	1 Kilometer in Sek.	Durchschnittsgeschwindigkeit in der Std. km
50	72,	25 4/5	139,554
49	73,569	25 3/5	140,625
48	75,	25 2/5	141,732
47	76,595	25 1/5	142,857
46	78,260	25	144,
45	80,	24 4/5	145,161
44	81,818	24 3/5	146,341
43	83,720	24 2/5	147,540
42	85,714	24 1/5	148,760
41	87,804	24	150,
40	90,	23 4/5	151,260
39	98,307	23 3/5	152,542
38	94,736	23 2/5	153,846
37	97,297	23 1/5	155,172
36	100,	23	156,521
35	102,857	22 4/5	157,894
34	105,882	22 3/5	159,292
33	109,090	22 2/5	160,714
32	112,500	22 1/5	162,162
31	116,629	22	163,636
30	120,	21 4/5	165,137
29 4/5	120,805	21 3/5	166,166
29 3/5	121,621	21 2/5	168,224
29 2/5	122,147	21 1/5	169,811
29 1/5	123,249	21	171,428
29	124,137	20 4/5	173,076
28 4/5	125,	20 3/5	174,757
28 3/5	125,874	20 2/5	176,470
28 2/5	126,760	20 1/5	178,217
28 1/5	127,659	20	180,
28	128,571	19 1/5	181,818
27 4/5	129,496	19 4/5	181,818
27 3/5	130,454	19 2/5	185,567
27 2/5	131,386	19 1/5	187,500
27 1/5	152,352	19	189,473
27	183,333	18 4/5	191,489
26 4/5	134,328	18 3/5	193,548
26 3/5	135,338	18 2/5	195,652
26 2/5	136,363	18 1/5	197,802
26 1/5	137,404	18	200,
26	138,461	—	—

Verbands-Nachrichten

An die Kraftwagenführer, welche über die Grenze fahren.

Auf dem Kraftfahrerkongress in Paris, der im Jahre 1927 unter Mitbeteiligung eines Delegierten von Polen, dem Kollegen Gebel aus Poznań stattgefunden hat, wurde zwischen den einzelnen Kraftfahrerverbänden ein Abkommen getroffen, wonach jedes Mitglied einer Kraftfahrerorganisation, die der I. T. F. in Amsterdam angeschlossen ist, im Bedarfsfalle auch im Auslande dieselben Rechte zu beanspruchen hat, wie im Inlande. Bedingung ist, dass sich der Kollege bei der zuständigen Ortsgruppe, wo er sich aufhält, meldet. Natürlich muss er sich durch sein Verbandsbuch legitimieren. Da die Verbandsbücher in der jeweiligen Landessprache ausgestellt sind, war es nötig, ein Erkennungszeichen einzuführen, welches in Form von Marken der I. T. F. jedes Jahr ins Verbandsbuch eingeklebt werden soll. Ausser vorgenannten Marken hat die I. T. F. in Amsterdam internationale Verbandsabzeichen für Chauffeure herausgegeben, um den Verbands-Kollegen das Sicherkennen hinter der Grenze zu erleichtern.

❖

Verzeichnis der Ortsgruppen des Z. Z. A.

Oddział Warszawa, ul. Świętokrzyska 35.
Oddział Kraków, Plac Matejki 4.
Oddział Poznań, Dąbrowskiego 42.
Sekretarjat Okręgowy in Katowice (7 Ortsgrupen) ul. Marjacka 3.
Oddział Łódź, ul. Narutowicza 50.
Oddział Lwów, ul. Ossolińskich 8.
Oddział Wilno, ul. Jagiellońska 3.
Oddział Częstochowa, Kopernika 5.
Oddział Kielce, ul. Orla 4..
Oddział Kalisz, ul. Józefińska 8.
Oddział Rzeszów, Głogów koło Rzeszowa, Ozóg J.
Oddział Piotrków, Tryb. ul. Jagiellonów 4.
Oddział Włocławek, Kościuszki 6, kl. Rada Związków zawodowych, Bettman.

Die Kollegen werden gebeten bei Adressen-Aenrung dieses dem Vorstand mitzuteilen.

❖

Das Bezirkssekretariat Katowice, ul. Marjacka 3 I. Etg. ist täglich von 8—4 Uhr offen. Sprechstunden für Mitglieder von 2—4 Uhr.

❖

Wir bringen in Erinnerung, dass lt. Statut, die Kollegen, welche mit ihren Beiträgen mehr wie drei Monate rückständig sind, keinen Anspruch auf irgend welche Hilfe von Seiten des Verbandes haben. Dieses ist unzulässig. Daher ist es unbedingt erforderlich, dass jeder seine Beiträge pünktlich bezahlt.

❖❖❖

KINO-Billets zu ermässigten Preisen sind für Katowice im Verbands-Sekretariat für Mitglieder zu haben.

❖

Es sind noch einige FOTOGRAFIEN von den letzten Winter- und Sommer-Vergnügen des Zw. Zaw. Automobilistów, Katowice im Sekretariat — Marjacka 3 — zu haben.

❖

VERBANDS-ABZEICHEN für Mitglieder sind wieder eingetroffen.

❖

Mit Unterstützung des Tow. Uniw. Robotniczego und der Komisja Okręgowa Zw. Zaw., Katowice veranstaltet der Zw. Zaw. Automobilistów Lehrkurse der polnischen Sprache, Esperanto sowie allgemein bildende Lehrgänge für Verbandsmitglieder. Es werden über die einzelnen Fragen Spezialisten referieren.

Mitglieder nebst Angehörigen, die an den Lehrkursen Interesse haben, mögen dieses umgehend im Sekretariat Katowice melden.

*

Der Zw. Zaw. Automobilistów, Ortsgruppe Katowice, veranstaltet am 9. Februar 1929 für seine Mitglieder, die mit ihren Verbandsbeiträgen nicht mehr als 3 Monate rückständig sind, und für geladene Gäste im Saale der Restauration im Park Kościuszki ein Winterfest. Anfang abends 7 Uhr. Mitgliedsbücher und Einladungskarten sind mitzubringen.

Wir machen schon jetzt darauf aufmerksam, dass mit Rücksicht auf die verhältnismässig grosse Mitgliederzahl die Ausgabe der Einladungskarten nur in beschränktem Masse erfolgt. Vom Komitee wurde folgendes beschlossen:

Jedes Mitglied erhält für sich eine Einladungskarte. Eine Einladungskarte für seine Frau bezw. einen seiner Angehörigen muss im Sekretariat vorher auf den Namen der betreffenden Person ausgestellt und abgeholt werden.

Die Karten sind nicht übertragbar.

An der Kasse werden keine Einladungskarten verausgabt.

Es liegt im Interesse eines jeden Mitglieds, sich rechtzeitig mit Karten zu versehen.

Wir machen ausdrücklich darauf aufmerksam, dass ohne namentliche Einladungskarte jede einzelne Person unweigerlich an der Kasse zurückgewiesen wird.

Wir hoffen, dass im Interesse der Ordnung und genauen Kontrolle sich jedes Mitglied diesen Anordnungen fügen wird.

Eintrittspreise sind wie folgt festgesetzt:

2.— Zł. für die Damen von Mitgliedern, sowie für diejenigen Kollegen, welche ihren Verbandsbeitrag schon für den Monat Februar 1929 bezahlt haben.

3.— Zł. für Damen von Gästen und Mitglieder, die mit ihren Beiträgen nicht mehr wie 3 Monate rückständig sind.

5.— Zł. für geladene Gäste (Nichtmitglieder).

Plätze werden nicht reserviert.

Chauffeure, die nicht im Verbande sind, haben keinen Zutritt.

Dunkler Anzug.

2 Kapellen, Saalpost, Schöhnheits - Konkurenz für Damen.

Anfang 8 Uhr und nicht wie angegeben 7 Uhr.

*

Am 6. Dezember 1928 abends 8 Uhr fand im Central-Hotel, Katowice die monatliche Sitzung des Zw. Zaw. Automobilistów statt. Kollege Adamczyk referierte über das neue Gesetz das ab 1. November 1928 Gültigkeit hat betr. der Arbeitsinspektionen und wies darauf hin, dass es für jeden einzelnen Kollegen von grosser Wichtigkeit sein muss, die Gesetze zu kennen. Es wurde in Aussicht gestellt in nächster Zeit ein Referat über das Betriebsrätegesetz zu halten, welches spezielle Bedeutung für die Kollegen besitzt, die in grösseren Betrieben arbeiten.

Es wurde weiterhin Beschwerde geführt, dass sich zu wenig Kollegen zu den polnischen Sprachkursen gemeldet haben.

Nachher wurde beschlossen, das Wintervergnügen am Sonnabend, den 9. Februar 1929 bei Noglik (Park Kościuszki) abzuhalten und auch das Vergnügungskomitee gewählt.

Alsdann wurde die Sitzung durch den Kollegen L. Stachulla geschlossen.

*

Anfang Dezember veranstalten die Kollegen aus Cieszyn eine Versammlung zwecks Gründung einer Ortsgruppe des Zw. Zaw. Automobilistów. Zu der Versammlung erschienen 24 Kollegen, was für Cieszyn sehr viel zu sagen hat. Alle waren für die Gründung einer Ortsgruppe des Zw. Zaw. Automobilistów.

Von der Ortsgruppe Bielsko waren die Kollegen Surowka und Baunert anwesend. Nach Besprechung der nächsten Aufgaben der neu gegründeten Ortsgruppe wurde der Vorstand gewählt. Die Zusammensetzung desselben geben wir in der nächsten Nummer bekannt. Wir wünschen der neuen Ortsgruppe bestes Gedeihen.

*

Am 12. Januar 1929 veranstaltet die Ortsgruppe Bielsko des Zw. Zaw. Automobilistów im Hotel „Prezydent“ einen Fest-Ball zu welchem alle Kollegen aus Bielsko sowie die Mitglieder anderer Ortsgruppen unseres Verbandes eingeladen werden. Anfang 7 Uhr abends. Eintritt pro Person 2.50 Zł. im Vorverkauf und 3.— Zł. an der Kasse, Einladungen sind zu haben beim Vorstand,

Wie den Kollegen bekannt ist, sind im Związek Automobilistów alle Kollegen ohne Unterschied der politischen Ueberzeugung und Nationalität organisiert. Dank dieser Solidarität ist es möglich, dass sich die Kollegen in Oberschlesien einen Sekretär aus den eigenen Reihen bezahlen können. Die Berufskollegen, die organisiert sind, wissen, dass der Verband bemüht ist, allen Anforderungen gerecht zu werden. Aus diesem Grunde wurde auch beschlossen, für die deutsch-sprechenden Kollegen, — bezw. für diejenigen Automobilisten, die die polnische Sprache nicht zur Genüge beherrschen, eine deutsche Ausgabe des Zentralorgans „Automobilista Zawodowy" herauszugeben. **Die Redaktion.**

—o—

Reorganisation der Ortsgruppe in Lwow

Seit längerer Zeit war die Ortsgruppe des Z. Z. A. in Lwow beinahe untätig und zwar infolge der Gründung einer Genossenschaft zwecks Betreibung des Autodroschkenbetriebes. Die mit der Leitung des Verbandes beauftragten Kollegen wandten sich dem Betrieb der Genossenschaft zu und vergassen, dass der Verband ganz andere Ziele zu verfolgen hat, als die Genossenschaft. Die Verbandsangelegenheiten wurden vernachlässigt was zur Folge hatte, dass die Mitglieder wegblieben.

Erst in letzter Zeit begriffen die dortigen Kollegen, dass nur durch eine starke Organisation ein Beruf vorwärts kommen kann. Sie veranstalteten eine Versammlung, die sehr gut besucht war. Zu dieser erschien der Kollege Zawadzki vom Hauptvorstand aus Warszawa, der den Kollegen in längeren Ausführungen die Notwendigkeit einer starken Organisation vor Augen führte.

Anschliessend daran wurden noch mehrere Referate gehalten, worauf nach Beendigung der Diskussion zur Neuwahl des Vorstandes, der Revisionskommission und des Kollegen-Gerichts geschritten wurde. Wir wünschen der Ortsgruppe gutes Gedeihen.

Ortsgruppe Wilno.

Die Kollegen Kraftfahrer aus Wilno senden unserer Redaktion die besten Wünsche und betonen ihre Freude über das Enstehen eines Zentralorgans für alle Chauffeure für ganz Polen. Gleichzeitig übersenden sie uns einen kurzen Ueberblick über die Entwicklung der Berufsorganisation im Kraftfahrenwesen von dort. Nach diesem enstand der erste Verband der Berufsautomobilisten in Wilno im Jahre 1925, wobei die weitaus grösste Mehrzahl der Kollegen dem Verbande beigetreten sind. Kurze Zeit nach Enstehen hatte der Verband eine schwere Krise durchzumachen infolge eines Streiks, der gegen den Willen der Verbandsleitung durchgeführt wurde, und den daran Beteiligten keine Vorteile gebracht hat. Ausserdem kamen in den Vorstand Leute, denen nicht das Allgemeinwohl am Herzen lag und welche durch Flauheit und teilweise durch Gewissenlosigkeit zur Schwächung der Organisation beigetragen haben. Nach Entfernung der unsicheren Elemente aus den Verbandsreihen und nach Uebernahme der Verbandsleitung durch opferwillige gewissenhafte Kollegen begann wieder der Aufstieg. Schon Anfang des Jahres 1928, wo der neue Vorstand in Anwesenheit von 120 Berufskollegen neu gewählt wurde, war das Vertrauen der Allgemeinheit der Chauffeure zum Verband wieder hergestellt, welcher auch durch Erteilung von Rechtsschutz, sowie Interventionen bei Behörden und Arbeitgebern für seine Mitglieder alles tat, was in seiner Macht stand. Als Beweis des Vertrauens wurde derselbe Vorstand im Frühjahr des Jahres 1928 wiedergewählt. Die Mitgliederzahl vergrössert sich stetig und beträgt über 300 Mann. Im Laufe vergangenen Jahres hielten die Chauffere einen sehr gut organisierten dreitägigen Streik durch, was zum Abschluss eines Tarifvertrages mit den Arbeitgebern führte.

Auto-Droschken

Die nächste SITZUNG der Auto-Droschken-Besitzer (Zw. Własc. Dorożek Samochodowych, Katowice, findet am Donneostag, den 10 Januar 1929 abends 7 Uhr im Hotel „Central" statt. Wegen der wichtigen Tagesordnung ist das Erscheinen aller Auto-Droschken-Besitzer durchaus notwendig.

—o—

Das Telefonmisere der Auto-Droschken in Katowice

Seit über 2 Jahre bemüht sich der Verband der Autodroschken-Besitzer in Katowice um Aufstellung eines Telefons wenigstens am Halteplatz vor dem Bahnhof. In den Tageszeitungen sind schon die verschiedensten Artikel geschrieben worden, am die massgebenden Behörden (Magistrat, Polizei, Post) zu veranlassen, dass in dieser Angelegenheit etwas unternommen wird. Bisher ist es jedoch nur bei Beratungen und Beschlüssen geblieben. Der Kattowitzer Bürger kann weiter darauf warten, dass er die Möglichkeit hat, eine Auto-Droschke telefonisch zu bestellen.

Wir appellieren daher dringend im Interesse der Allgemeinheit sofort mit der Anlage, wenigstens einer Rufstelle für Auto-Droschken zu beginnen.

Kraków.

Der Magistrat der Stadt Krakow, dem die Autodroschken unterstehen, hat am Ende v. M., d. i. im Dezember 1928 eine neue Verordnung herausgegeben, welche 39 Seiten umfasst. Schon bei flüchtigen Durchsehen dieser Masse von Vorschriften ist zu ersehen, dass den Besitzern sowie auch den Droschken-Chauffeuren beinahe sämtliche Rechte als Mensch und Staatsbürger abgesprochen werden. Der Vorstand der Autodroschken-Besitzer hat sich daher in einer Eingabe an den Magistrat gewandt, um das Inkrafttreten dieser Verordnung hinauszuschieben zwecks Durchberatung der einzelnen Punkte der Verordnung mit den Autodroschkenbesitzern. Es ist eine eine alte Erfahrung, dass die Behörden oftmals vom grünen Tisch eine Verordnung los lassen, die sich nachher in der Praxis nicht verwirklichen lässt. Wir wollen hoffen, dass dem Gesuch der Autodroschken besitzer Genüge getan wird.

Tausende von Zł. kann Dich im Bedarfsfalle der Rechtsschutz kosten. Der Zw. Zaw. Autom. stellt seinen Mitgliedern Sachverständige und fachgemässen Rechtsschutz. ZZehn Jahre kannst Du Glück haben, jedoch komme nicht erst dann, wenn Du schon Hilfe brauchst.

Juristischer Ratgeber

Fr. J. 1) Von Katowice nach Myslowice fahrend, bemerke ich, dass mir von der entgegengesetzten Seite ein Fuhrwerk auf der linken Seite entgegenkommt. In dem Moment, wo ich am Fuhrwerk langsam links vorbeifahren will, biegt dasselbe ebenfalls nach der anderen Strassenseite herüber. Es erfolgt ein Zusammenstoss, wobei mein Wagen ziemlich stark beschädigt und das eine Pferd vom Fuhrwerk getötet wurde. Wer trägt die Schuld?

Antwort. Beide, denn man soll immer rechts ausweichen und rechts fahren. In diesem Falle sind Sie links ausgewichen und das Fuhrwerk links gefahren.

Der Zw. Zaw. Automobilistów Ortsgruppe Król. Huta

veranstaltet am 1. Februar d. J. abends 8 Uhr im Saale des Herrn Paszek ein

Karnavals-Vergnügen

zu dem alle Mitglieder hiermit eingeladen werden.

Einladungskarten sind beim Kollegen Schriftführer Czmok Jan, Król. Huta, Straż pożarna zu erhalten.

Chauffeure, die nicht organisiert sind, haben keinen Zutritt.

Humor

Standesbewusstsein. Autofahrt vor dem Club. Die schweren Wagen rücken vor.

Zerstreut steigen gut angezogene mehr oder minder rundliche Herren aus. Den unvermeidlichen Zigarrenstummel im Mundwinkel.

Blume, der Prototyp des echten Berliners, des guten Chauffeurs, des anständigen Menschen, fährt mit seinem schweren achtcylinder Wagen vor den Eingang.

Er soll seinen Herrn abholen. Wartet einen Augenblick.

Da kommt ein anderes Privatauto, bremst seitwärts und kommt nicht bis an den Bürgersteig heran.

Schimpfend entsteigt der Besitzer.

„Skandal! Unverschämtheit? man müsste ja die Polizei — —! Rücksichtslosigkeit. Einfach unerhört. Empörend — —!

In dieser sowohl vernehmbaren wie auch charmanten Form apostrophiert er die Tatsache, anderthalb Meter über den Fahrdamm zu Fuss zum Eingang des Clubs gehen zu müssen.

Blume schweigt.

Sieht seelenruhig vor sich hin.

Der aufgeregte Herr verschwindet.

Uund nun fährt sein Chauffeur fort.

„Du hast wohl Tinte gesoffen! Wat denkst dir denn so eijentlich? Dir möcht' ick ooch mal Beene machen! Also det is doch —"

Blumes Chef erscheint. Steigt in den Wagen. Dreht sich erstaunt um: „Nanu?" Blume drückt auf den Knopf. Der Motor springt an.

Da sagt Blume kopfschüttelnd mit einem philosophischen Achselzucken zu seinem Herrn:

„Eijentlich sollte man doch jarnicht jlauben, det'n Chauffeur jenau so dämlich sein kann, wie sein Herr!!"

Sagte und tritt auf den Akzelerator. (L. u. K.)

❖

Henne, die eben ein Hammag überfahren hat, sich schüttelnd: „Endlich einmal ein vernünftiger Hahn!!"

A. Was heisst das: „Autoverkauf auf Raten"?

B. Sehr einfach: Der Verkäufer muss raten, ob und wann er das Geld für das verkaufte Auto bekommt.

❖

Menschenfreundlich!

In der Normandie ist an einer Kurve ein Schild mit den Worten angebracht:

„Achtung! Kurve für Selbstmörder! Die Begräbniskosten sind im voraus zu entrichten."

❖

Grosszügig.

Eine Dame kam in die Reparaturwerkstätte, um ihren Wagen, den sie dort zur Durchsicht eingestellt hatte, wieder abzuholen. Der Werkstätteninhaber zuckte bedauernd die Achseln: „Tut mir sehr leid, gnädige Frau, aber wir haben den Magnet zum Regenerieren in die Fabrik geschickt und ihn bis jetzt nicht zurückbekommen!"

Der Dame war das egal. „Ich kann nicht länger warten! Ich brauche den Wagen heute schon. — Geben Sie ihn her, wie er ist."

❖

Unmöglich.

„Wisen Sie das Neueste? Herr Fischer ist ein Nachtwandler!"

„Wie kann man nur.... wenn man drei Autos hat!" (The Passing Show.)

❖

Mit Vergnügen.

Sie: „Kannst Du mit einer Hand fahren?"

Er: „O, ja!"

Sie: „Willst Du mir einen Gefallen tun und meinen Handschuh aufheben?"

❖ Kollegen, unterstützt die Firmen, welche uns ❖ ❖ unterstützen und in unserer Zeitung inserieren. ❖

Versammlungs-Kalender

des Związek Zawodowy Automobilistów, Okręg Śląski.

Ortsgruppe	Tag der Versammlung	Versammlungslokal	Zuschriften zu richten an:
Katowice	ersten Donnerstag nach dem 1. jeden Monats	Hotel Centralny ul. Dworcowa	Zw. Zaw. Automobilistów Sekretarjat Orkręgowy ulica Marjacka 3
Król. Huta	ersten Freitag nach dem 1. jeden Monats	Restauracja róg ulica Katowicka—Stawowa Ertel	Jan Cmok, szofer Straż Pożarna, ul. Bytomska
Bielsko	ersten Samstag nach dem ersten jeden Monats	Restauracja Nowak, Wzgórze	Jan Imowka szofer, Biala ulica Haulmowska
Tarn. Góry	ersten Mittwoch nach dem 1. jeden Monats	Restauracja Wieczorek, Plac Wolności	Karol Schroth, szofer ulica Krakowska 15
Rybnik	ersten Dienstag nach dem 1. jeden Monats	Restauracja Kaczmarczyk, Plac Wolności	Karol Węglorz, szofer ulica Piaskowa 51
Wodzisław	nach schriftlicher Benachrichtigung	Restauracja Kowol, ulica Rybnicka	Chmura Stanisław, szofer Fa. Klokiewicz
Sosnowiec	ersten Sonntag nach dem 1. jeden Monats	Schriftlich	Pietrzak Leon, szofer Kalątaja 11
Cieszyn	zweiten Samstag nach dem 1. jeden Monats	Restauracja Fr. Piller ul. Celeste	Karol Słowik, szofer ul. Stroma 4

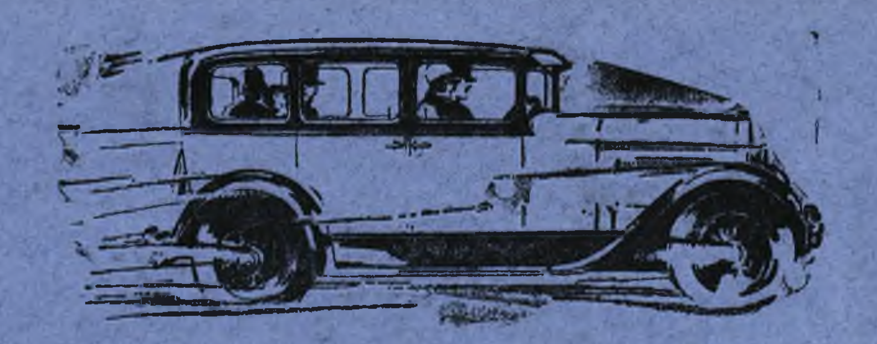
1000 Złoty und mehr für 2 Zł. erhalten Deine Angehörigen bei Todesfall, wenn Du Mitglied der Sterbekasse des Zw. Zaw. Automobilistów, Okręg Śląski bist. Nähere Bedingungen im Sekretariat oder bei den Monatsversammlungen des Zw. Zaw. Automobilistów.

Nur der Zw. Zaw. Automobilistów drängt bei den zuständigen Instanzen darauf, dass die Automobilgesetze und Verordnungen den Bedürfnissen der Neuzeit und somit auch der Berufsfahrer entsprechen.

An- und Verkauf von gebrauchten Automobilen

Um unseren Lesern den An- und Verkauf von gebrauchten Automobilen zu erleichtern, haben wir uns entschlossen, diese Rubrik einzuführen. In den ausländischen Fachzeitschriften der Aautomobil-branche sind diese und ähnliche Insertionsteile sehr gut entwickelt und arbeiten zu Zufriedenheit der Käufer wie auch der Verkäufer. Indem auch wir diesen Teil einführen, rechnen wir damit, dass jeder, der ein Auto zu verkaufen hat oder kaufen will, sich unseres Blattes bedient, indem er in diesem entsprechend veröffentlicht. Wir zweifeln nicht daran, dass unsere Monatsschrift, welche sich von Monat zu Monat vergrössern wird, viele Transaktionen dieser Art vermitteln wird, was bisher wegen Fehlen einer entsprechenden Vermittlungsstelle nicht möglich war.

Wir bitten daher unsere Leser, die Automobilfirmen, sowie alle Interessierten, dass sie durch Inserate betr. An- und Verkauf von gebrauchten Automobilen dazu beitragen möchten, diesen Teil noch besser auszubauen, was ja auch in ihrem Interesse ist. Das heutige Wirtschaftssystem verlangt, dass ein Auto in möglichst kurzer Zeit verkauft wird und nicht monatelang in der Garage steht und unnütze Kosten verursacht. Wir wenden uns insbesondere an unsere Ortsgruppen, sich dafür zu interessieren, dass dieser Teil möglichst reichhaltig wird. Nähere Auskunft im Sekretariat Katowice, ul. Marjacka 3 I. Etg. Tel. 1620.



Allerbeste Ausführung **Höchste Vollendung**

Vollkommenes Vertrauen

DODGE BROTHERS

Personen- und Lastautos

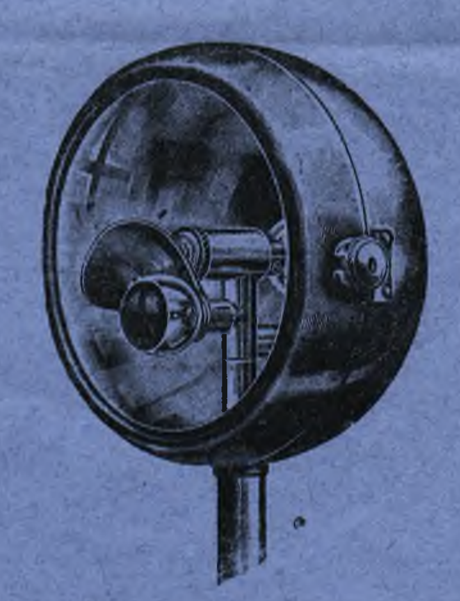
Reprezentacje: Reprezentacje:

I. ZMIGROD

DANZIG
Kohlenmarkt 12 - Tel. 27763

KATOWICE
ul. Młyńska 1 - Tel. 3

Achtung Autofahrer!



Achtung Autofahrer!

Schützt Euch vor Unfällen bei Nebel! — Der von uns geführte



hat die vorzügliche Eigenschaft, dass man durch Umschalten des Reflektors den Lichtkegel auf die Fahrstrasse senken kann. Hierdurch wird vermieden, dass bei Nebel die sogenannte Feuerwand vor dem Auto entsteht und man von entgegenkommenden Autos, welche das starke Licht nicht abgestellt haben, geblendet wird. Die Scheinwerfer sind durch ihr vorzügliches Aussehen eine Zierde für jedes Auto und trotz all dieser Vorzüge

sehr preiswert **sehr preiswert**

Gummi-Schneeketten in jeder Dimension vorhanden

OFNER i DOHT :-: KATOWICE

ul. Plebiscytowa 4

Autozubehör - Garagen - Werkstätten

Telefon 1782 u. 2247